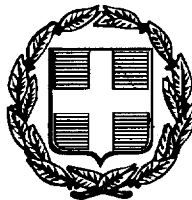




ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 157**

11 Ιουλίου 1996

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 192

Κύρωση τροποποιήσεων έτους 1994 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν από τις αποφάσεις MSC.31(63) και MCS.42(64) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 12 παρ. 2 του ν. 1045/1980 (Α 95) «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974 (ΠΑΑΖΕΘ 74) και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 του π.δ. 259/1988 (Α 117) «Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

3. Τις αποφάσεις MSC 31(63) και MSC 42(64) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), που υιοθετήθηκαν στην 63η και 64η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας την 23.5.94 και 9.12.94 αντίστοιχα.

4. Το άρθρο 29 Α του ν. 1558/85 (Α 137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/92 (Α 154).

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

6. Την 323/5.12.1995 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

7. Την 156/1996/9.4.96 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Στη Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α 95) και τροποποιήθηκε με το Ν. 1159/1981 (Α 143),το Π.Δ. 541/1984 (Α 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α 70), το Π.Δ. 441/1989 (Α 191), το Π.Δ. 131/1990 (Α 52), το Π.Δ. 474/1991 (Α 175), το Ν. 2013/1992 (Α 28), το Π.Δ. 415/1993 (Α 178), το Π.Δ. 41/1994 (Α 31), το Ν. 2208/1994 (Α 71),το Π.Δ. 323/94 (173 Α) και το Π.Δ. 136/1995 (Α 84) κυρώνονται οι τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν στην 63η και και 64η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού την 23.5.1994 και 9.12.94 αντίστοιχα.

2. Το κείμενο των τροποποιήσεων αυτών της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθενται ως ΜΕΡΟΣ Α και ΜΕΡΟΣ Β αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων που κυρώνονται με το διάταγμα αυτό, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

Resolution MSC.31(63)
(adopted on 23 May 1994)

Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life of Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as «the Convention», concerning the procedures for amending the annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-third session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annexes to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that:

(a) the amendments set out in annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995; and

(b) the amendments set out in annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998;

unless, prior to these dates, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or

Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention:

(a) the amendments set out in annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and

(b) the amendments set out in annex 2 shall enter into force on 1 July 1998;

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4.REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article, VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annexes to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its annexes to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex 1

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

CHAPTER V

Safety of navigation

Ship reporting systems

1. The following new regulation is added:

«Regulation 8-1

Ship reporting systems

(a) Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization* pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

(b) The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization.

The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

(c) This regulation and its associated guidelines and criteria do not apply to any warship, naval auxiliary or other vessel owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only on government non-commercial service; however, such ships are encouraged to participate in ship reporting systems that have been adopted in accordance with this regulation.

* Refer to the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.43(64). Refer also to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements,including Guidelines for Reporting Incidents Involvig Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, adopted by the Organization by resolution A.648(16).

(d) The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems, provisions of the guidelines and criteria developed by the Organization* shall be taken into account.

(e) Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization*. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

(f) Where two or more Governments have o common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co- ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations .

(g) After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the Government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization* pursuant to this regulation.

(h) The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each system.

(i) All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

(j) Nothing in this regulation or its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regime of international straits.

(k) The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

(l) The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and developed by the Organization*.

Emergency towing arrangements on tankers

2 The following new regulation is added:

«Regulation 15-1

Emergency towing arrangements on tankers

(a) For the purpose of this regulation, tankers include oil

* Refer to the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.43(64). Refer also to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements,including Guidelines for Reporting Incidents Involvig Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, adopted by the Organization by resolution A.648(16).

tankers as defined in regulation II-1/2.12, chemical tankers as defined in regulation VII/8.2 and gas carriers as defined in regulation VII/11.2.

(b) An emergency towing arrangement shall be fitted at both ends on board all tankers of not less than 20,000 tonnes deadweight as defined in regulation II-1/3.21, constructed on or after 1 January 1996. For tankers constructed before 1 January 1996, such an arrangement shall be fitted at the first scheduled dry-docking after 1 January 1996 but not later than 1 January 1999. The design and construction of the towing arrangement shall be approved by the Administration based on the guidelines developed by the Organization*.

Annex 2

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

CHAPTER II-2

Construction - Fire protection, fire detection and fire extinction

Regulation 15

Arrangements for oil fuel,lubricating oil and other flammable oils

1 The following text is added after the title:

«(Paragraphs 2.9 to 2.12 of this regulation apply to all ships)»

2 The following new subparagraphs .9 to .12 are added after existing subparagraph .8 of paragraph 2:

«.9 All external high-pressure fuel delivery lines between the high-pressure fuel pumps and fuel injectors shall be protected with a jacketed piping system capable of containing fuel from a high-pressure line failure. A jacketed pipe incorporates an outer pipe into which the high-pressure fuel pipe is placed, forming a permanent assembly. The jacketed piping system, shall include a means for collection of leakages and arrangements shall be provided for an alarm to be given of o fuel line failure.

.10 All surfaces with temperatures above 220° C which may be impinged as a result of a fuel system failure shall be properly insulated.

.11 Oil fuel lines shall be screened or otherwise suitably protected to avoid, as far as practicable, oil spray or oil leakages onto hot surfaces,into machinery air intakes, or other sources of ignition. The number of joints in such piping systems shall be kept to a minimum.

.12 Ships constructed before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.9 to 2.11 not later than 1 July 2003, except that a suitable enclosure on engines having an output of 375 KW or less having fuel injection pumps serving more than one injector may be used as an alternative to the jacketed piping system in paragraph 2.9.»

3 The words «2.7 and 2.8» in existing paragraph 3 are replaced by «2.7, 2.8, 2.10 and 2.11».

4 The words «2.4 and 2.6»in existing paragraph 4 are replaced by «2.4, 2.6, 2.10 and 2.11».

5 Existing paragraph 5.1 is deleted, and paragraphs 5.2 and 5.3 are renumbered as paragraphs 5.1 and 5.2.

** Refer to the Guidelines on Emergency Towing Arrangements for Tankers adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.35(63).

CHAPTER V

Safety of navigation

Regulation 3

Information required in danger messages

6 In paragraph (b), the phrase «Tropical storms (hurricanes in the West Indies, typhoons in the China Sea, cyclones in Indian waters and storms of a similar nature in other regions)» is replaced by «Tropical storms*».

Regulation 4

Meteorological services

7 In paragraph (b) (ii), the phrase «To issue daily, by radio» is replaced by «To issue twice daily by radio**».

Navigation bridge visibility

8 The following new regulation is added:

Regulation 22

Navigation bridge visibility

(a) Ships of not less than 45 m in length as defined in regulation III/3.10 constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:

(i) The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or 500m, whichever is the less, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo.

(ii) No blind sector caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10°. The total arc of blind sectors shall not exceed 20°. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5°. However, in the view described in paragraph (a)(i) each individual blind sector shall not exceed 5°.

(iii) The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225°, that is from right ahead to not less than 22.5° abaft the beam on either side of the ship.

(iv) From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc of at least 225°, that is from at least 45° on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side on the ship.

(v) From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the ship.

(vi) The ship's side shall be visible from the bridge wing.

(vii) The height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation.

(viii) The upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1,800 mm above the bridge deck at the conning position, when the ship is pitching in heavy

*Tropical cyclone is the most common generic term used by national meteorological services. The terms hurricane, typhoon, severe cyclonic storm, etc. are also used,depending on the geographical location, with particular reference to the most severe storms.

** Refer to regulations IV/7.1.4 and IV/7.1.5 of the 1988 amendments to the 1974 SOLAS Convention concerning radio communications for the Global Maritime Distress and Safety System.

seas. The Administration, if satisfied that a 1,800 mm height of eye is unreasonable and impractical, may allow reduction of the height of eye but not to less than 1,600 mm.

(ix) Windows shall meet the following requirements:

(1) framing between navigation bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation;

(2) to help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the vertical plane top out,at an angle of not less than 10° and not more than 25°.

(3) polarized and tinted windows shall not be fitted; and

(4) at all times, regardless of weather conditions, at least two of the navigation bridge front windows shall provide a clear view, and in addition, depending on the bridge configuration, an additional number of windows shall provide a clear view.

(b) Ships constructed before 1 July 1998 shall, where practicable, meet the requirements of paragraphs (a)(i) and (a)(ii). However, structural alterations or additional equipment need not be required.

(c) With ships of unconventional design which, in the opinion of the Administration, cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practical to those prescribed in this regulation.»

Resolution MSC.42(64)
(adopted on 9 December 1994)

Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as « the Convention», concerning the procedures for amending the annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-fourth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments set out in the annex shall be deemed to have been accepted on 1 January 1996 unless, prior to this date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that,in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments set out in the annex shall enter into force on 1 July 1996 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

CHAPTER VI

Carriage of cargoes

Regulation 2

Cargo information

1 Add the following sentence after the last sentence of regulation 2.1:

«For the purpose of this regulation the cargo information required in sub-chapter 1.9 of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing adopted by the Organization by resolution A.714(17), as may be amended, shall be provided. Any such amendment to sub-chapter 1.9 shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.»

Regulation 5

Stowage and securing

2 Add the following new paragraph 6 to regulation 5:

«6 Cargo units, including containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.»

CHAPTER VII

Carriage of dangerous goods

Regulation 5

Documents

3 Add the following new paragraph 6 to regulation 5:

«6 Cargo transport units, including freight containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.»

Regulation 6

Stowage requirements

4 Amend regulation 6.1 to read:

«1 Dangerous goods shall be loaded, stowed and secured safely and appropriately in accordance with the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.»

ΜΕΡΟΣ Β

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC 31(63)

Υιοθετήθηκε την 23η Μαΐου 1994

Υιοθέτηση τροποποιήσεων στην Δ.Σ.για την ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 28(β) της

Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αφορά τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΨΗ το άρθρο VIII(β) της Δ.Σ. για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ) 1974, που στο εξής θα αναφέρεται ως «η Σύμβαση», σχετικά με τις διαδικασίες για την τροποποίηση του παραρτήματος της Σύμβασης εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου I,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ στην 63η σύνοδο τροποποιήσεις στην Σύμβαση που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(β) (ι) αυτής.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(iv) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις στην Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στα παραρτήματα της παρούσας απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vι)(2)(ββ) της Σύμβασης ότι:

α) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα 1 θα θεωρηθούν ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Ιουλίου 1995 και

β) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα 2 θα θεωρηθούν ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 1998 εκτός αν, πριν από τις ημερομηνίες αυτές, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κρατών στην Σύμβαση ή Συμβαλλόμενα Κράτη οι στόλοι των οποίων αποτελούν συνολικά όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού στόλου γνωστοποιήσουν τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα Συμβαλλόμενα Κράτη να λάβουν υπόψη τους ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vii)(2) της Σύμβασης

α) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα 1 θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996 και

β) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα 2 θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998 εφόσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την πιό πάνω παρ.2

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β) (v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στα παραρτήματα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη στην Σύμβαση.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΕΠΙΣΗΣ τον Γ.Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και των παραρτημάτων της στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι συμβαλλόμενα Κράτη στην Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ Δ. ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ 1974

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Ασφάλεια ναυσιπλοΐας
Συστήματα αναφοράς πλοίων

1. Προστίθεται ο ακόλουθος νέος κανονισμός:
Κανονισμός 8-1

Συστήματα αναφοράς πλοίων

α) Τα συστήματα αναφοράς πλοίων συμβάλλουν στην ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα, την ασφάλεια και αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ενα σύστημα αναφοράς πλοίων όταν υιοθετηθεί και εφαρμοσθεί σύμφωνα με τις οδηγίες και τα κριτήρια που καταρτίζονται από τον Οργανισμό* κατ' εφαρμογή του κανονισμού αυτού, θα χρησιμοποιείται από όλα τα πλοία ή ορισμένες κατηγορίες πλοίων ή πλοία που μεταφέρουν ορισμένα φορτία σύμφωνα με τις διατάξεις κάθε συστήματος που υιοθετήθηκε έτσι.

β) Ο Οργανισμός αναγνωρίζεται ως ο μόνος Διεθνής φορέας για την σύνταξη οδηγιών, κριτηρίων και κανονισμών σε διεθνές επίπεδο για συστήματα αναφοράς πλοίων. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα αναφέρουν προτάσεις για υιοθέτηση συστημάτων αναφοράς πλοίων στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός θα συλλέγει από και θα διαβιβάζει στα Συμβαλλόμενα Κράτη όλες τις συναφείς πληροφορίες σχετικά με οποιοδήποτε υιοθετούμενο σύστημα αναφοράς πλοίων.

γ) Αυτός ο κανονισμός και οι σχετικές μ' αυτόν οδηγίες και κριτήρια, δεν εφαρμόζονται σε οποιοδήποτε πολεμικό πλοίο, βοηθητικό σκάφος ναυτικού, ή άλλο σκάφος που ανήκει σε ή διαχειρίζεται από Συμβαλλόμενο Κράτος και χρησιμοποιείται μόνο για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία. Ωστόσο αυτά τα πλοία ενθαρρύνονται να συμμετέχουν σε συστήματα αναφοράς πλοίων που έχουν υιοθετηθεί σύμφωνα μ' αυτόν τον κανονισμό.

δ) Η έναρξη ενεργειών για την καθιέρωση συστήματος αναφοράς πλοίων είναι ευθύνη του ενδιαφερόμενου Κράτους ή Κρατών. Κατά την ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων, θα λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις των οδηγιών και τα κριτήρια που συντάσσονται από τον Οργανισμό.*

ε) Συστήματα αναφοράς πλοίων που δεν υποβάλλονται στον Οργανισμό προς υιοθέτηση δεν χρειάζεται κατ' ανάγκη να συμμορφώνονται μ' αυτόν τον Κανονισμό. Ωστόσο, Κράτη που εφαρμόζουν τέτοια συστήματα ενθαρρύνονται να ακολουθούν όπου αυτό είναι δυνατόν, τις οδηγίες και τα κριτήρια που καταρτίζονται από τον Οργανισμό.* Τα Συμβαλλόμενα Κράτη μπορεί να υποβάλλουν τέτοια συστήματα στον Οργανισμό για αναγνώριση.

στ) Όπου δύο ή περισσότερα Κράτη έχουν κοινό ενδιαφέρον σε μία συγκεκριμένη περιοχή, πρέπει να διατυπώνουν προτάσεις για συντονισμένο σύστημα αναφοράς πλοίων με βάση μεταξύ τους συμφωνία. Πριν ασχοληθεί με πρόταση για υιοθέτηση συστήματος αναφοράς πλοίων, ο Οργανισμός θα διαβιβάζει στοιχεία της πρότασης στις Κυβερνήσεις που έχουν κοινό συμφέρον στην περιοχή που καλύπτεται από το προτεινόμενο σύστημα. Όπου υιοθετείται και καθιερώνεται συντονισμένο σύστημα αναφοράς πλοίων, θα έχει ομοιόμορφες διαδικασίες και λειτουργίες.

ζ) Μετά την υιοθέτηση συστήματος αναφοράς πλοίων σύμφωνα μ' αυτόν τον κανονισμό το ενδιαφερόμενο Κράτος ή Κράτη θα λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για δημοσιοποίηση οποιασδήποτε πληροφόρησης απαιτείται για την επαρκή και αποτελεσματική χρήση του συστήματος. Οποιοδήποτε σύστημα αναφοράς πλοίων που υιοθετείται θα έχει δυνατότητα αλληλεπίδρασης και την ικανότητα να βοηθά πλοία με παροχή πληροφοριών όταν απαιτείται. Αυτά τα συστήματα θα λειτουργούν σύμφωνα

* Γίνεται αναφορά στις Οδηγίες και Κριτήρια για Συστήματα Αναφοράς Πλοίων που έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού με την Απόφαση MSC 43(64) Γίνεται αναφορά επίσης στις Γενικές Αρχές για Συστήματα Αναφοράς Πλοίων και Απαιτήσεις αναφοράς Πλοίων περιλαμβανομένων των Οδηγιών για Αναφορά Περιστατικών που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, Βλαβερές ουσίες και/ή θαλάσσιους ρυπαντές που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση A.648(16).

με τις Οδηγίες και τα κριτήρια που καταρτίζονται από τον Οργανισμό* σύμφωνα μ' αυτόν τον κανονισμό.

η) Ο πλοίαρχος πλοίου θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των συστημάτων αναφοράς πλοίων που υιοθετούνται και θα αναφέρει στην αρμόδια αρχή όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις κάθε συστήματος.

θ) Ολα τα υιοθετούμενα συστήματα αναφοράς πλοίων και οι ενέργειες που αναλαμβάνονται για την επιβολή της συμμόρφωσης με αυτά τα συστήματα θα είναι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, περιλαμβανομένων των συναφών διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θαλάσσης.

ι) Καμμία διάταξη του κανονισμού αυτού ή των σχετικών με αυτόν οδηγιών και κριτηρίων δεν θα παραβλάπτει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο ή το νομικό καθεστώς διεθνών στενών.

ια) Η συμμετοχή των πλοίων σύμφωνα με τις διατάξεις του συστήματος αναφοράς πλοίων που έχει υιοθετηθεί θα είναι δωρεάν για τα ενδιαφερόμενα πλοία.

ιβ) Ο Οργανισμός θα εξασφαλίζει ότι τα συστήματα αναφοράς πλοίων που υιοθετούνται θα επανεξεταζονται σύμφωνα με τις οδηγίες και τα κριτήρια που συντάσσονται από τον Οργανισμό.*

Διατάξεις ρυμούλκησης ανάγκης σε δεξαμενόπλοια

2. Προστίθεται ο εξής νέος κανονισμός:

Κανονισμός 15-1.

Διατάξεις ρυμούλκησης ανάγκης σε δεξαμενόπλοια.

α) Για τους σκοπούς αυτού του κανονισμού, τα δεξαμενόπλοια περιλαμβάνουν τα πετρελαιοφόρα όπως ορίζονται στον Κανονισμό ΙΙ-1/2.12 τα χημικά δεξαμενόπλοια όπως ορίζονται στον κανονισμό VII/8.2 και τα υγραεριοφόρα όπως ορίζονται στον Κανονισμό VII/11.2

β) Διάταξη ρυμούλκησης ανάγκης θα τοποθετείται και στα δύο άκρα σε όλα τα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους όχι λιγώτερο των 20.000 τόννων όπως ορίζεται στον κανονισμό ΙΙ-1/3.21 που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1996. Για τα δεξαμενόπλοια που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996, τέτοια διάταξη θα τοποθετείται στον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό μετά την 1η Ιανουαρίου 1996 αλλά όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Η σχεδίαση και η κατασκευή της διάταξης ρυμούλκησης θα εγκρίνεται από την Αρχή με βάση τις οδηγίες που καταρτίζονται από τον Οργανισμό**».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ Δ.Σ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ 1974

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-2

Κατασκευή - Πυροπροστασία
ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς

Κανονισμός 15

Διατάξεις για καύσιμο πετρέλαιο, λιπαντικό έλαιο και άλλα εύφλεκτα πετρελαιοειδή.

1. Το ακόλουθο κείμενο προστίθεται μετά τον τίτλο:

* Βλέπε υποσημείωση σελίδας 14

** Γίνεται αναφορά στις οδηγίες για Διατάξεις Ρυμούλκησης Ανάγκης για Δεξαμενόπλοια που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού με την απόφαση MSC.35(63).

(Οι παράγραφοι 2.9 έως 2.12 αυτού του κανονισμού εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία).

2. Οι ακόλουθες νέες υποπαράγραφοι .9 έως .12 προστίθενται μετά την υπάρχουσα υποπαράγραφο .8 της παραγράφου 2:

.9 Ολες οι εξωτερικές γραμμές παροχής καυσίμου υψηλής πίεσης μεταξύ των αντλιών καυσίμου υψηλής πίεσης και των εγχυτήρων καυσίμου θα προστατεύονται με σύστημα σωληνώσεων διπλού τοιχώματος ικανό να συγκρατεί το καύσιμο από βλάβη γραμμής υψηλής πίεσης. Ενας σωλήνας διπλού τοιχώματος περιλαμβάνει έναν εξωτερικό σωλήνα μέσα στον οποίο είναι τοποθετημένος σωλήνας καυσίμου υψηλής πίεσης, σχηματίζοντας μόνιμη κατασκευή. Το σύστημα σωληνώσεων διπλού τοιχώματος θα περιλαμβάνει μέσα συλλογής διαρροών και θα προβλέπονται διατάξεις σήμανσης συναγερμού σε περίπτωση βλάβης γραμμής καυσίμου.

.10 Ολες οι επιφάνειες με θερμοκρασίες άνω των 220ο C επί των οποίων μπορεί να προσπέσει καύσιμο λόγω βλάβης του συστήματος καυσίμου πρέπει να μονώνονται κατάλληλα.

.11 Οι γραμμές καυσίμου πετρελαίου θα καλύπτονται ή θα προστατεύονται κατάλληλα με άλλο τρόπο, ώστε να αποφεύγεται όσο είναι πρακτικά δυνατό, ο ψεκασμός πετρελαίου ή διαρροές πετρελαίου επί θερμών επιφανειών, μέσα σε αεραγωγούς μηχανημάτων ή σε άλλες πηγές ανάφλεξης. Ο αριθμός των συνδέσμων σε αυτά τα συστήματα σωληνώσεων θα τηρείται στο ελάχιστο δυνατόν.

.12 Πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιουλίου 1998 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.9 έως 2.11 όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου του 2003, με την εξαίρεση ότι σε μηχανές που αποδίδουν 375 KW ή λιγότερο και που έχουν αντλίες έγχυσης καυσίμου που εξυπηρετούν περισσότερους από έναν εγχυτήρες μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατάλληλο περίβλημα εναλλακτικά προς το σύστημα σωληνώσεων διπλού τοιχώματος της παραγράφου 2.9.

3. Στην υπάρχουσα παράγραφο 3 αντι 2.7 και 2.8 να τεθεί 2.7, 2.8, 2.10 και 2.11.

4. Στην υπάρχουσα παράγραφο 4 αντί 2.7 και 2.8 να τεθεί 2.4, 2.6, 2.10 και 2.11.

5. Η υπάρχουσα παρ. 5.1 διαγράφεται και οι παράγρ.5.2 και 5.3 επαναριθμούνται ως παράγρ. 5.1 και 5.2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

Κανονισμός 3

Πληροφορίες που απαιτούνται σε μηνύματα κινδύνου.

6. Στην παράγρ (β) η φράση «Τροπικές καταιγίδες (λαίλαπες στις Δυτ. Ινδίες, τυφώνες στην Σινική θάλασσα, κυκλώνες στα Ινδικά ύδατα και καταιγίδες παρόμοιας φύσης σε άλλες περιοχές) αντικαθίστανται από: «Τροπικές καταιγίδες»*.

* Τροπικός κυκλώνας είναι ο πιό κοινός γενικός όρος που χρησιμοποιείται από τις εθνικές μετεωρολογικές υπηρεσίες. Οι όροι, λαίλαπα, τυφώνας, ισχυρή κυκλωνική καταιγίδα κ.λ.π. χρησιμοποιούνται επίσης ανάλογα με την γεωγραφική τοποθεσία με ιδιαίτερη αναφορά στις πιό ισχυρές καταιγίδες.

Κανονισμός 4

Μετεωρολογικές υπηρεσίες

7. Στην παράγρ. (β)(ii) η φράση «Να εκδίδουν ημερησίως διά του ασυρμάτου αντικαθίσταται από: «Να εκδί-

δουν δύο φορές ημερησίως, δια του ασυρμάτου*».

* Γίνεται αναφορά στους κανονισμούς IV/7.1.4 και IV/7.1.5 των τροποποιήσεων 1988 στην Σύμβαση SOLAS 1974 σχετικά με τις ραδιοεπικοινωνίες για το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφαλείας.

Ορατότητα γέφυρας ναυσιπλοΐας

8. Προστίθεται ο ακόλουθος νέος κανονισμός:

Κανονισμός 22

Ορατότητα γέφυρας ναυσιπλοΐας

(α) Πλοία μήκους όχι μικρότερου των 45 μέτρων όπως ορίζεται στον κανονισμό III/3.10, που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιουλίου 1998, θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(i) Η θέα της επιφάνειας της θάλασσας από την θέση διακυβέρνησης δεν θα παρεμποδίζεται πρωραίως της πλώρης περισσότερο από δύο μήκη πλοίου ή 500 μέτρα οποιοδήποτε είναι μικρότερο και μέχρι 10ο κλίσης σε κάθε πλευρά σε όλες τις συνθήκες βυθίσματος, διαγωγής και φορτίου καταστρώματος.

(ii) Οι τυφλοί τομείς που προκαλούνται από το φορτίο τους μηχανισμούς του φορτίου ή άλλα εμπόδια εξωτερικά του οιακιστηρίου πρωραίως της ακτίνας που εμποδίζει την θέα της επιφανείας της θάλασσας όπως φαίνεται από την θέση διακυβέρνησης δεν θα υπερβαίνουν τις 10ο. Το συνολικό τόξο των τυφλών τομέων δεν θα υπερβαίνει τις 20ο. Οι τομείς ορατότητας μεταξύ τυφλών τομέων θα είναι τουλάχιστον 5ο. Ωστόσο, στην ορατότητα που περιγράφεται στην παράγραφο (α) (i), κάθε συγκεκριμένος τυφλός τομέας δεν θα υπερβαίνει τις 5ο.

(iii) Το οριζόντιο οπτικό πεδίο από την θέση διακυβέρνησης θα εκτείνεται σε τόξο όχι μικρότερο των 225ο, από κατευθείαν εμπρός μέχρι όχι λιγότερο από 22,5ο πίσω από το μέγιστο πλάτος σε κάθε πλευρά του πλοίου.

(iv) Από κάθε πτέρυγα της γέφυρας το οριζόντιο οπτικό πεδίο

θα εκτείνεται σε τόξο τουλάχιστον 225ο, ξεκινώντας τουλάχιστον από 45ο στην αντίθετη πλευρά της πλώρης μέχρι κατευθείαν εμπρός και στη συνέχεια από κατευθείαν εμπρός μέχρι κατευθείαν πίσω έως 180ο στην ίδια πλευρά του πλοίου.

(v) Από την κύρια θέση πηδαλιουχίας το οριζόντιο οπτικό πεδίο θα εκτείνεται σε τόξο από κατευθείαν εμπρός μέχρι τουλάχιστον 60ο σε κάθε πλευρά του πλοίου.

(vi) Η πλευρά του πλοίου θα είναι ορατή από την πτέρυγα της γέφυρας.

(vii) Το ύψος του χαμηλότερου άκρου των εμπροσθίων παραθύρων της γέφυρας ναυσιπλοΐας πάνω από το κατάστρωμα γέφυρας θα είναι όσο το δυνατόν χαμηλότερο.

Σε καμμία περίπτωση το χαμηλότερο άκρο δεν θα δημιουργεί εμπόδιο στην προς τα εμπρός ορατότητα όπως περιγράφεται σ' αυτόν τον κανονισμό.

(viii) Το ανώτερο άκρο των εμπροσθίων παραθύρων της γέφυρας ναυσιπλοΐας θα επιτρέπει πρόσθια θέα του ορίζοντα, σε άτομο με ύψος οφθαλμού 1,800 mm πάνω από το κατάστρωμα γέφυρας στην θέση διακυβέρνησης, όταν το πλοίο παρουσιάζει προνευστασμό σε θαλασσοταραχή. Η Αρχή εφόσον κρίνει ότι ύψος οφθαλμού 1,800 mm δεν είναι λογικό και πρακτικό δυνατό μπορεί να επιτρέψει μείωση του ύψους οφθαλμού αλλά όχι λιγότερο από 1,600 mm.

(ix) Τα παράθυρα θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1) Τα πλαίσια μεταξύ των παραθύρων της γέφυρας ναυσιπλοΐας θα τηρούνται στο ελάχιστο δυνατό και δεν θα εγκαθίστανται αμέσως εμπρός από οποιονδήποτε σταθμό εργασίας.

2) για να αποφεύγονται οι αντανακλάσεις, τα εμπρόσθια παράθυρα της γέφυρας θα είναι κεκλιμένα από το κατακόρυφο επίπεδο με το άνω μέρος προς τα έξω σε γωνία όχι μικρότερη των 10ο και όχι μεγαλύτερη των 25ο.

3) δεν θα τοποθετούνται παράθυρα πολωμένα και έγχρωμα και

4) σε κάθε χρονική στιγμή, ανεξάρτητα από καιρικές συνθήκες, τουλάχιστον δύο από τα εμπρόσθια παράθυρα της γέφυρας ναυσιπλοΐας θα παρέχουν καθαρή ορατότητα και επί πλέον ανάλογα με τον σχεδιασμό της γέφυρας, πρόσθετος αριθμός παραθύρων θα παρέχει καθαρή ορατότητα.

(β) Πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 1998, όπου είναι πρακτικά δυνατό, θα πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων (α)(i) και (α)(ii). Ομως δεν χρειάζεται να απαιτηθούν κατασκευαστικές μετατροπές ή πρόσθετος εξοπλισμός.

(γ) Για πλοία μη συμβατικής σχεδίασης που, κατά την άποψη της Αρχής, δεν μπορούν να συμμορφωθούν μ' αυτόν τον κανονισμό, θα προβλέπονται διατάξεις ώστε να επιτυγχάνεται επίπεδο ορατότητας όσο είναι πρακτικά δυνατόν πλησιέστερα προς τα καθοριζόμενα στον κανονισμό αυτό.

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.42(64)

(Υιοθετήθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1994)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 28(β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά τις αρμοδιότητες της Επιτροπής.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΨΗ το άρθρο VIII(β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ) 1974, εφεξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση» το οποίο αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης του παραρτήματος της Σύμβασης, άλλες από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι.

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 64η σύνοδο τροποποιήσεις στην Σύμβαση, που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(i) αυτής.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(iv) της Σύμβασης τις τροποποιήσεις στην Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vi)(2)(ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα θα θεωρηθούν ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 1996, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κρατών στην Σύμβαση ή Συμβαλλόμενα Κράτη οι στόλοι των οποίων αποτελούν συνολικά όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού στόλου γνωστοποιήσουν τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να λάβουν υπόψη τους ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα θα

τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1996 εφόσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την πιό πάνω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα ρφωση με το άρθρο VIII(β)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της παρούσης απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο παράρτημα, σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη στην Σύμβαση.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΕΠΙΣΗΣ τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και του παραρτήματος της, στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενα Κράτη στην Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Υιοθέτηση τροποποιήσεων της Δ. Σ. για την ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974

Κεφάλαιο VI

Μεταφορά φορτίων

Κανονισμός 2

Πληροφορίες για το φορτίο

1. Να προστεθεί η ακόλουθη πρόταση μετά την τελευταία πρόταση του Κανονισμού 2.1

«Για τον σκοπό του Κανονισμού αυτού θα παρέχονται οι πληροφορίες για το φορτίο που απαιτούνται στο υποκεφάλαιο 1.9 του Κώδικα ασφαλούς Πρακτικής για τη Στοιβασία και την Στερέωση του φορτίου που υιοθετήθηκε από τον οργανισμό με την Απόφαση Α. 714 (17) όπως μπορεί να τροποποιηθεί.

Οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης, που αφορούν στις διαδικασίες τροποποίησης που έχουν εφαρμογή στο Παράρτημα εκτός από το Κεφάλαιο Ι.»

Κανονισμός 5

Στοιβασία και στερέωση

2. Να προστεθεί η ακόλουθη νέα παράγραφος 6 στον Κανονισμό 5

«6 Μονάδες φορτίου περιλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων θα φορτώνονται, στοιβάζονται και στερεώνονται καθ' όλη τη διάρκεια του ταξειδιού σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Στερέωσης Φορτίου εγκεκριμένου από την Αρχή. Το Εγχειρίδιο Στερέωσης Φορτίου θα καταρτίζεται σε επίπεδο τουλάχιστον ισοδύναμο προς τις οδηγίες που συντάσσονται από τον Οργανισμό.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Μεταφορά επικινδύνων αγαθών

Κανονισμός 5

Εγγραφα

3 Να προστεθεί η ακόλουθη νέα παράγραφος 6 στον Κανονισμό 5

«6 Μονάδες μεταφοράς φορτίων περιλαμβανομένων και εμπορευματοκιβωτίων θα φορτώνονται, στοιβάζονται και στερεώνονται καθ' όλη την διάρκεια του ταξειδιού σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Στερέωσης Φορτίου εγκεκριμένο από την Αρχή. Το Εγχειρίδιο Στερέωσης Φορτίου θα καταρτίζεται σε επίπεδο τουλάχιστον ισοδύναμο προς τις οδηγίες που συντάσσονται από τον Οργανισμό.

Κανονισμός 6

Απαιτήσεις στοιβασίας

4 Να τροποποιηθεί ο κανονισμός 6.1 ως ακολούθως:

«1 Τα επικίνδυνα φορτία θα φορτώνονται, στοιβάζονται κατάλληλα και με ασφάλεια σύμφωνα με την φύση των φορτίων.Ασυμβίβαστα φορτία θα διαχωρίζονται μεταξύ τους.»

Άρθρο Δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος προεδρικού διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, των δε παραρτημάτων που περιέχονται σ' αυτό ως εξής: (α) του παραρτήματος 1 της απόφασης MSC 31(63) την 1.1.1996

(β) του παραρτήματος 2 της απόφασης MSC 31(63) την 1.7.1998 και (γ) του παραρτήματος της απόφασης MSC 42(64) την 01.7.1996, όταν για την κάθε περίπτωση από τις πιό πάνω ολοκληρωθούν οι προϋποθέσεις του άρθρου VIII(β)(iii)(2) της Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ 74.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 21 Ιουνίου 1996

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ